

Домашова Светлана Анатольевна

РИМСКИЕ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ПОКОРЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ ВАРВАРАМИ (НА ПРИМЕРЕ ВТОРЖЕНИЯ АТТИЛЫ В ГАЛЛИЮ)

Целью статьи является исследование степени влияния римских дорожных коммуникаций на темпы продвижения варваров по территории империи в ходе Великого переселения народов. В качестве источников автором выбраны жития святых и свидетельства хроник IV-V веков. На основании анализа привлеченных источников установлено, что армия Атиллы при вторжении в Галлию в середине V века использовала римскую дорожную сеть. Автор приходит к выводу о высокой значимости римской дорожной сети в успешном покорении римских территорий племенами варваров.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2017/2/24.html

Источник

Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики

Тамбов: Грамота, 2017. № 2(76) С. 98-100. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2017/2/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net

Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: hist@gramota.net

УДК 94

Исторические науки и археология

Целью статьи является исследование степени влияния римских дорожных коммуникаций на темпы продвижения варваров по территории империи в ходе Великого переселения народов. В качестве источников автором выбраны жития святых и свидетельства хроник IV-V веков. На основании анализа привлеченных источников установлено, что армия Аттилы при вторжении в Галлию в середине V века использовала римскую дорожную сеть. Автор приходит к выводу о высокой значимости римской дорожной сети в успешном покорении римских территорий племенами варваров.

Ключевые слова и фразы: переселение народов; римские дороги; гунны; Аттила; Римская империя; варвары; Галлия.

Домашова Светлана Анатольевна, к.и.н.
Тюменский государственный институт культуры
Domashova_sa@mail.ru

**РИМСКИЕ ДОРОГИ КАК ФАКТОР ПОКОРЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ ВАРВАРАМИ
(НА ПРИМЕРЕ ВТОРЖЕНИЯ АТТИЛЫ В ГАЛЛИЮ)**

Одним из важнейших явлений в истории современной Европы является неиссякаемый поток беженцев из Северной Африки и Ближнего Востока. Этот процесс, вызвавший социальный протест населения большей части Европы, почти сразу получил название «второе переселение народов».

Меньше чем за 2 года, используя все доступные транспортные пути, беженцы из Северной Африки и Ближнего Востока проникли почти во все уголки Европы. Сложившаяся ситуация способствует возникновению интереса к эпохе Великого переселения народов. Прежде всего, возникает вопрос о путях, методах и скорости преодоления громадных расстояний «беженцами» этой эпохи.

Прогрессирующие изменения климата и внешняя угроза заставили целые племена из Азии и Скандинавии устремиться на благодатные территории Римской империи. Как известно, Римская империя на рубеже IV-V веков находилась в состоянии кризиса, армия Рима слабела и, как следствие, имперские власти не обладали силами, способными сдержать миграционную лавину.

Численность германских племен была невелика: например, число вандалов и аланов, переправившихся в Африку, составляло 80 тысяч [4, с. 71]. В сравнении с населением империи (около 55 млн) они были немногочисленны, но с точки зрения мобильности – это огромная масса людей.

Самым скоростным транспортным средством античности являлась лошадь. В среднем конный марш составляет 50 км или 7-8 часов в сутки. Нормальная походная скорость конницы – 7-8 км/час. По плохим дорогам или в темное время суток кавалерия движется не более 4-5 км/час. Причем каждые 2-3 дня надо устраивать сутки отдыха. Если лошадь кормится на выпасе, время ее отдыха растягивается. Таким образом, конный отряд затрачивает на преодоление 100 км 3-4 дня (в зависимости от погодных и дорожных условий). Во время варварских миграций всадников нередко сопровождали пешие, в том числе женщины и дети, что примерно в 2 раза сокращало темп перехода [2]. Следовательно, для преодоления 1000 км понадобилось бы около 40 дней, а 10 тысяч – больше года. К тому же необходимо учитывать фактор “terra nova” и противодействие местного населения, значительно осложнявшие продвижение.

Как же варварам, двигавшимся по империи целыми племенами с женщинами, детьми и всем скарбом, удалось за десяток лет проникнуть почти во все уголки Римской империи, имевшей немалую территорию (примерно 3 млн км²)? Каким образом смогли визиготы пронестись за 5 лет по всему Балканскому полуострову (505 тыс. км²), а вандалы аланы и свевы, вторгшиеся в Испанию (580 тыс. км²) в 409 году, сумели полностью захватить и поделить ее к 411 г. [4, с. 214]? Ответ, как ни странно, мы можем найти, не изучая культуру гуннов и германцев, а обратив свой взор на Римскую империю.

“Omnes viae ad Romam ducunt” – это утверждение было неоспоримо в эпоху античного Рима. Дороги были гордостью римлян, оплотом их военной силы и вершиной цивилизации. Эти магистрали, мощенные камнем и достигавшие порой ширины в 13 м, позволяли римским легионерам проходить 25 км, а в исключительных случаях – до 40 км в день, а курьерам – проезжать по 75 км в сутки. Дороги Галлии, к примеру, после падения Римской империи составляли основу дорожной сети Франции еще почти тысячу лет. Дороги были признаком того, что вы находитесь на территории римского государства, они не хуже, чем пограничные линии, отделяли «цивилизацию» от «варварства».

В течение IV-V веков римская армия все более германизировалась. Допустив варваров в свою армию, римляне обучали их и прививали отдельным германцам любовь к благам цивилизации. Взаимодействие Рима с готами, проживавшими у границ империи, было второй важной вехой «окультуривания» германцев. Стоит ли сомневаться в том, что варвары смогли быстро оценить преимущества римской дорожной сети. Значимость римских дорог в процессе покорения имперских территорий варварами в V веке отмечали как отечественные, так и зарубежные исследователи (например, В. П. Буданова, Э. А. Томпсон) [1; 6].

Сообщения позднеантичных и раннесредневековых авторов, а также археологические данные позволяют довольно точно восстановить маршруты и скорость продвижения варварских племен по территории империи. Наложив полученную информацию на карты римских дорог, мы обнаруживаем несомненное сходство.

Цель данной статьи – провести подробный анализ использования варварами римской дорожной сети на конкретном примере и оценить степень его значимости для варварского завоевания Западной Римской империи. Для нашего исследования мы выбрали относительно короткий отрезок времени и небольшую территорию, что позволит сделать подробный анализ.

Речь пойдет о вторжении армии Аттилы в Галлию в 451 г. Ввиду сложного положения в Галлии и соседних провинциях события эти не нашли подробного отражения в хрониках, главными источниками здесь являются произведения агиографической литературы. Тем не менее нам известен путь, которым следовали войска Аттилы. 7 апреля 451 г. Аттила пересек средней Рейн, захватил и полностью разрушил *Divodurum* (Мец) [10]. Пали также города *Augusta Treverorum* (Трир) [8], *Colonia Claudia Ara Agrippinensium* (Кельн) [5], *Tongres* (Тонгерен) [9] и *Durocortorum* (Реймс) [6, с. 232]. Обратим внимание на расстояние между этими городами (современные шоссе): Мец – Трир – 110 км, Трир – Кельн – 185 км, Кельн – Тонгерен – 137 км, Тонгерен – Реймс – 290 км.

Следующий город, на который напали гунны, известный нам, – это *Aurelianum* (Орлеан) [Там же, с. 233]. Расстояние между Реймсом (самым южным из городов, разграбленных в Галлии) и Орлеаном составляет 267 км. Следовательно, в общей сложности армия Аттилы преодолела около 990 километров.

Мы не знаем, когда именно Аттила осадил Орлеан, но 14 июня к городу подошли римские войска, вынудившие гуннов отступить [9]. Временной отрезок между первой и последней датой составляет 69 дней.

Необходимо обратить внимание на то, что мы имеем дело не с миграцией, а с военной операцией. Скорость продвижения армии гуннов по Европе была выше, чем у германских мигрантов. Однако эта армия состояла из отдельных разноплеменных отрядов без четкой вертикали командования, поэтому мобильность войск Аттилы не следует переоценивать.

Учитывая среднюю скорость конного марша, им понадобилось бы 30-40 дней, только чтобы преодолеть это расстояние. Однако им также потребовалось время на взятие 6 городов. Попробуем высчитать временные затраты. Алариху хватило 2 дней, чтобы разорить крупнейший город империи – Рим (но после длительной осады и сдачи города), у вандалов без предварительной подготовки это заняло 2 недели. Несомненно, города Галлии были скромнее в несколько раз, однако их брали с боем, и гипотеза, что у каждого города войска задерживались только на сутки, не выдерживает критики. Таким образом, еще несколько недель продолжались (в общей сложности) военные действия и грабежи. Следовательно, временные рамки примерно совпадают. Однако при наших подсчетах мы ориентировались на идеальные условия, не учитывая, что гунны попали на незнакомую территорию. Им было бы необходимо затратить время на поиск проводников, путей, переправ через реки и т.д., если бы не наличие римских дорог.

Если сравнить карту городов, взятых и осажденных гуннами, с картой римских дорог в Галлии, становится очевидным, что Аттила вел свои войска именно по ним. Прямой путь пролегает из Меца в Кельн (через Трир), из Кельна есть дорога в Тонгерен. Чтобы проехать из Тонгерена в Реймс, необходимо было бы сменить дорогу в *Bagacum Nerviorum* (Баве). В V веке это был форпост на пересечении 3-х дорог. Письменных свидетельств о разрушении Баве не сохранилось, однако его существование археологи ограничивают 430-450 годами, что совпадает со временем гуннского вторжения [7]. Следовательно, мы можем допустить, что город разрушили войска Аттилы, данная гипотеза, впрочем, требует доказательств, которые могут быть получены в ходе дальнейших археологических исследований.

Из Реймса в Орлеан можно попасть тремя путями: прямо через *Civitas Senonum* (Санс), через *Tricasses* (Труа) и затем Санс, и наконец, сделав большой круг, через *Lutetia Parisiorum* (Париж).

Согласно житию Святой Женеьевы, «войско гуннов пришедшая Женеьева не только победила своими молитвами, но и добилась того, что те даже не попытались свернуть в сторону Парижа» [3].

Через Труа, согласно источникам, гунны прошли, не нападая, благодаря деятельности Святого Лупа. Большинство историков предполагают, что этот эпизод связан с отступлением Аттилы из Орлеана на Каталаунские поля, но в равной степени вероятно и возможность, что этот эпизод произошел ранее (в конце мая – начале июня). Однако вне зависимости от конкретных дат, гуннская армия прошла по римской дороге, связывающей Труа и Орлеан.

Остается открытым вопрос с Сансом. В период поздней империи это был крупный город, столица округа Сеноны в Лугдунской Галлии. Здесь находилась епископская резиденция. Гунны не могли миновать его, отходя из Орлеана в Труа.

Археологических и письменных свидетельств о том, что город подвергся нападению в этот период, не имеется. Нам остается только гадать, каков был ход событий. Однако тот факт, что армия Аттилы потерпела подряд два поражения (в Орлеане и на Каталаунских полях), дает повод предположить, что поход на север Галлии истощил войска Аттилы. Поэтому гунны могли миновать Санс без попыток вторжения, накапливая силы перед осадой Орлеана. Исходя из этой гипотезы, правдоподобной выглядит и история о том, что гунны: «по воле Бога лишились зрения и прошли через Труа, не заметив жителей и не причинив никому вреда» [12]. Косвенными доказательствами истощения сил гуннов могут служить договор Аттилы с аланским вождем Сангибаном о сдаче Орлеана, а также его отход в Ставку в Паннонии перед Итальянским походом.

Такая позиция объясняет и вторжение Аттилы в 453 г. непосредственно в центральную Галлию.

Таким образом, мы можем заключить, что сеть римских дорог сыграла значительную роль в первом галльском походе Аттилы. Учитывая, что дорогами пользовались гунны, которые до вторжения в империю были совершенно незнакомы с романской культурой, доказанным можно считать и факт их широкого использования более романизированными германскими племенами. Следовательно, можно сделать вывод о высокой значимости римских коммуникаций в захвате территорий Западной Римской империи племенами варваров.

Список литературы

1. Буданова В. П. Варварский мир эпохи переселения народов. М.: Наука, 2000. 544 с.
2. Веремеев Ю. Анатолия армии [Электронный ресурс]. URL: <http://army.armor.kiev.ua/hist/marsh-pexota.shtml> (дата обращения: 19.01.2017).
3. Житие Святой Женеьевы [Электронный ресурс] / пер. М. Тимофеева // Альфа и Омега. 1996. № 11. URL: <http://www.pravmir.ru/zhitie-svyatoy-zhenevevy/> (дата обращения: 19.01.2017).
4. Корсунский А. Р., Гюнтер Р. Упадок и гибель Западной Римской империи и возникновение германских королевств (до середины VI в.). М.: Изд-во Московского университета, 1984. 254 с.
5. Сигеберт из Жамблу. Хроника [Электронный ресурс]. URL: http://www.vostlit.info/Texts/rus16/Sigibert_Gemblasensis/text2.phtml?id=4085 (дата обращения: 19.01.2017).
6. Томпсон Э. А. Римляне и варвары. Падение Западной Римской империи / пер. с англ. Т. О. Пономаревой. СПб.: Ювента, 2003. 288 с.
7. Delmaire R. *Bavay Antique* // Guides Archéologiques de France. 1996. Mars.
8. *Gesta Treverorum* [Электронный ресурс] / ed. G. Waitz // Monumenta Germaniae Historica. Scriptores (in Folio). Berolini: S.n., 1848. Т. VIII. URL: http://www.dmgh.de/de/fs1/object/display/bsb00000873_00004.html?sortIndex=010%3A050%3A0008%3A010%3A00%3A00&sort=score&order=desc&context=Gesta+Treverorum.&divisionTitle_str=&hl=false&fulltext=Gesta+Treverorum (дата обращения: 19.01.2017).
9. *Gregorius Turonensis. Historiae Francorum* [Электронный ресурс] // Documenta Catholica Omnia. URL: http://www.documenta-catholica-omnia.eu/04/z/_0538-0594_Gregorius_Turonensis_Historia_Francorum_LT.doc.html (дата обращения: 19.01.2017).
10. *Hydatii Lemici. Continuatio chronicorum Hieronymianorum* [Электронный ресурс] // Monumenta Germaniae Historica. Scriptores. Auctores Antiquissimorum. Berolini: S.n., 1894. Т. XI. URL: http://www.dmgh.de/de/fs1/object/display/bsb00000823_00022.html?sortIndex=010%3A010%3A0011%3A010%3A00%3A00 (дата обращения: 19.01.2017).
11. *Sidonius Apollinaris. Epistolae* // Patrologiae cursus completus series latina / ed. J.-P. Migne. Parisii: S.n., 1847. Vol. LVIII. Col. 443-639.
12. *St. Lupus* [Электронный ресурс]. URL: http://www.catholic.org/saints/saint.php?saint_id=712 (дата обращения: 19.01.2017).

**ROMAN ROADS AS A FACTOR IN THE CONQUEST OF THE ROMAN EMPIRE
BY THE BARBARIANS (BY THE EXAMPLE OF ATTLA'S INVASION OF GAUL)**

Domashova Svetlana Anatol'evna, Ph. D. in History
Tyumen State Institute of Culture
Domashova_sa@mail.ru

The article aims to examine influence of the Roman road system on the speed of the barbarians' move into the Empire during the Migration Period. Hagiography and chronicles of the IV-V centuries served as sources for the research. The analysis indicates that Attila's army used the Roman road system during invasion of Gaul in the middle of the V century. The author concludes on great importance of the Roman road system for successful conquest of Roman territories by the barbarians.

Key words and phrases: migration; Roman roads; the Huns; Attila; The Roman Empire; the barbarians; Gaul.

УДК 130.122.140.8

Философские науки

В статье показано, что степень влияния Всемирной сети на формирование исторических мифов зависит от ценностно-мировоззренческих качеств человека. Люди, имеющие устойчивые мировоззренческие ценности и достаточно адекватные базовые знания о прошлом, меньше подвержены воздействию на них фальсификаций в Интернете, ведущих к мифологизации их исторического сознания. Если этих ценностей нет или они примитивны, то создается благоприятная почва для формирования исторических мифов.

Ключевые слова и фразы: Интернет; информационные технологии; мировоззрение; исторический миф; историческое сознание; ценностно-мировоззренческие структуры.

Емельяненко Владимир Дмитриевич, к. филос. н., доцент

Ветошко Александр Николаевич, к.и.н., доцент

Малашенко Ирина Владимировна, к.и.н.

Брянский государственный университет имени академика И. Г. Петровского
telyanenko_152@mail.ru; ips310@yandex.ru; malashenko1976@yandex.ru

**ИНТЕРНЕТ И МИФОЛОГИЗАЦИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО СОЗНАНИЯ
(ЦЕННОСТНО-МИРОВОЗЗРЕНЧЕСКИЙ АСПЕКТ)**

Как известно, историческое сознание представляет собой ценностное отношение людей к своему прошлому, способ «рационального воспроизведения и оценивания социумом и личностью движения общества во времени» [9, с. 21]. Оно включает идеи и знания, представления и взгляды, настроения и чувства, которые отражают восприятие и оценку прошлого как обществом в целом, так и отдельными демографическими,